

**PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE 2030**  
**APPROVATO ALLA CAMERA DEI DEPUTATI E AL SENATO DELLA REPUBBLICA**  
**CON OSSERVAZIONI**

**1. Il Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030**

Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) ha trasmesso alle Camere lo schema di decreto recante il Piano nazionale Sicurezza stradale 2030 (PNSS), che trova base giuridica in un quadro normativo costituito da diverse disposizioni, di rango sia legislativo sia subordinato. La normativa in vigore non specifica quale debba essere la cadenza temporale della predisposizione del Piano, ma quello qui in commento fa seguito a due precedenti, del 2010 e del 2020. Lo schema trasmesso sarà adottato di concerto con i Ministri dell'interno, dell'istruzione e della salute. Lo schema di decreto è volto a dare indirizzi generali e linee guida di attuazione per la sicurezza stradale e si compone di 6 parti. Le prime tre consistono in un'introduzione alla problematica e a una puntuale ricognizione fenomenologica e statistica sulla sicurezza stradale e sull'incidentalità, con cospicua offerta di dati anche comparati. La terza parte è un'illustrazione del contesto della diagnostica del fenomeno, degli obiettivi e delle strategie a livello internazionale sulla materia. Le parti dalla quarta alla sesta, invece, sono quelle più propriamente operative. Contengono, infatti:

- la parte 4, gli obiettivi generali del Piano;
- la parte 5, le linee strategiche specifiche per ogni singolo ambito d'intervento (per esempio, per i bambini quali utenti della strada, per i veicoli a motore a due ruote, per le biciclette e così via);
- la parte 6, i riferimenti all'attuazione e al monitoraggio dei risultati delle azioni intraprese.

All'approvazione dei presenti indirizzi generali e linee guida faranno seguito l'emanazione del PNSS e poi l'adozione di singoli programmi di attuazione (di cadenza tendenzialmente biennale). Il PNSS e i programmi d'attuazione incontrano il passaggio nella Conferenza unificata e l'approvazione da parte del CIPESS.

**2. Il quadro statistico.**

Nella parte 2, il testo trasmesso alle Camere porta un articolato apparato di dati statistici sull'incidentalità. I numeri, riferiti al mondo intero, all'UE e all'Italia (e qui alle diverse regioni),

sono distinti per evento (morte o ferimento); per tipologia di veicolo e per tipo di strada. Si rileva come il numero dei morti in Italia sia in costante discesa a partire dal 1999 (da circa 7000 morti ai circa 3000 del 2020) con un andamento coerente con la progressiva introduzione di norme più restrittive in punto di sicurezza. Si notano in fatti calati netti a seguito – per esempio - delle modifiche del codice della strada in tema di patente a punti (introduzione dell'art. 126-bis nel 2003), di patentino per i ciclomotori (2005) e per la guida in stato di ebbrezza dei guidatori con meno di 21 anni (artt. 186-bis nel 2010). I tecnici del MIMS osservano come meno marcata appaia l'incidenza della legge n. 41 del 2016, che ha introdotto il reato di omicidio stradale. La medesima parte 2 porta grafici sui costi sociali per l'incidentalità (ivi compresi quelli sul sistema sanitario) e ne illustra il calo costante dal 2010.

### **3. Il contesto internazionale di riferimento.**

Nella parte 3, il testo trasmesso espone che l'Agenda 2030 adottata dall'ONU comprende anche obiettivi inerenti alla sicurezza stradale (Road Safety). L'ONU ha successivamente adottato risoluzioni specifiche sull'argomento. I pilastri su cui la Road Safety poggia sono 5:

- gestione della sicurezza stradale (intesa in senso dinamico);
- sicurezza delle strade e della mobilità (nel senso strutturale e statico);
- sicurezza dei veicoli;
- sicurezza degli utenti;
- gestione della fase post incidente.

Quanto all'Unione europea, la Commissione ha emanato un'apposita comunicazione, in cui ha dettato indirizzi per una mobilità sostenibile, sicura, interconnessa e pulita. Se - per un verso - nella comunicazione si dà atto che "*grazie all'azione svolta a livello dell'Unione e su scala nazionale, regionale e locale, negli ultimi decenni la sicurezza stradale nell'UE è notevolmente migliorata. Tra il 2001 e il 2010 il numero delle vittime di incidenti stradali nell'UE è diminuito del 43 per cento e di un ulteriore 20 per cento tra il 2010 e il 2017*"; per altro verso, in essa si constata che "*nel 2017, tuttavia, sulle strade dell'UE hanno perso la vita ancora 25.300 persone, circa 70 vittime al giorno, e altre 135.000 sono rimaste gravemente ferite, in gran parte pedoni, ciclisti e motociclisti. Questi dati rappresentano un costo umano e sociale inaccettabile. In termini economici, il costo annuale delle morti e delle vittime di lesioni gravi per incidente stradale è stato stimato come superiore a 120 miliardi di euro, pari a circa l'1 per cento del PIL*". Pertanto, la Commissione ribadisce di far proprio l'obiettivo di "zero morti" entro il 2050 e adotta

il c.d. Safe System, vale a dire la gestione della sicurezza stradale che rifiuta il compromesso tra mobilità e sicurezza e che poggia a sua volta su quattro assi: sicurezza delle strade, sicurezza dei veicoli, sicurezza delle persone e sicurezza della velocità (intesa quest'ultima come sua adeguamento all'infrastruttura). Con riferimento al primo asse (sicurezza delle strade) è stata poi emanata la direttiva 2019/1936/UE che in Italia è in corso di recepimento (Atto del Governo 282). Obiettivi e linee strategiche. La parte 4 del testo trasmesso fissa come obiettivo generale quello di pervenire a dimezzare il numero di morti (da 3000 a 1500) entro il 2030 e individua quali soggetti a maggior rischio e, dunque, meritevoli di particolare tutela i seguenti:

- i ciclisti;
- i pedoni;
- i conducenti di ciclomotori e motocicli;
- i bambini;
- le persone di età superiore a 65 anni.

Per ciascuna di queste categorie, la parte 5 detta linee strategiche specifiche costituite dall'analisi dei fattori di rischio e dalle azioni da intraprendere.

In via di estrema sintesi:

- **per i ciclisti e i pedoni**, tra i fattori di rischio sono inseriti la disattenzione, carenze uditive o cognitive, la mancata osservanza della segnaletica, condizioni metereologiche avverse e condizioni dell'infrastrutturali carenti. Tra le azioni, migliorare la visibilità e l'illuminazione, introdurre corsie e piste ciclabili e responsabilizzare i conducenti sia delle automobili sia degli stessi ciclisti e pedoni;
- **per i conducenti delle due ruote a motore**, tra i fattori di rischio sono inseriti la disattenzione, la mancata osservanza della segnaletica e delle distanze di sicurezza, l'assunzione di rischi eccessivi e la velocità non consentita e il non corretto uso dei dispositivi di protezione. Tra le azioni, responsabilizzare i conducenti, irrigidire i controlli sulla velocità dei ciclomotori e motocicli, favorire la circolazione di veicoli più sicuri;
- **per i bambini**, tra i fattori di rischio sono inseriti il non corretto uso dei dispositivi di protezione e le caratteristiche progettuali dei veicoli. Tra le azioni, intensificare l'educazione stradale, responsabilizzare i genitori (o i tutori) e munire i percorsi casa-scuola di speciali iniziative di gestione del traffico;

- **per gli utenti over 65**, tra i fattori di rischio sono inseriti la distrazione e la disattenzione, che include il sovraccarico cognitivo, le caratteristiche del traffico, non corretto uso dei dispositivi di protezione. Tra le azioni, per esempio, progettare delle strade auto-esplicative, che riducano il rischio di manovre pericolose come la guida contromano e che mitigano le conseguenze degli errori, attraverso misure di miglioramento della visibilità e dell'illuminazione, della segnaletica orizzontale e verticale, di informazione e avviso ai conducenti, delle banchine e del margine laterale; favorire la circolazione di veicoli che offrono una maggior protezione degli occupanti e aggiornare gli over 65 sul corretto utilizzo delle tecnologie di sicurezza attiva.

Quanto infine agli oneri per la finanza pubblica derivanti dagli interventi che saranno inseriti nel PNSS e nei programmi di attuazione, la relazione tecnica di accompagnamento li quantifica in 1 miliardo e 400 milioni dal 2022 al 2030, di cui 980 milioni a carico dello Stato (e, per esso, al capitolo 7333 dello stato di previsione MIMS; non viene ancora specificata la ripartizione per anno) e 420 a carico degli enti locali.

#### **4. Il parere favorevole della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati con osservazioni.**

Anche ASAPS è stata audita nelle scorse settimane in Commissione Trasporti, dove è stato approvato lo schema di decreto, con una lunga serie di osservazioni:

- a) con riferimento alla sicurezza sulle strade urbane, nel Piano sia adottata una visione non più basata sulla centralità dell'automobile privata ma su un approccio di più ampia e generale pianificazione e di governo della mobilità urbana, volto alla promozione di quella attiva, del trasporto pubblico locale – con specifico impulso al trasporto rapido di massa – e delle forme di mobilità sostenibili. Da questo punto di vista, il Piano dovrebbe confrontarsi con le realtà locali che abbiano adottato i PUMS (Piani urbani di mobilità sostenibile) e – a tale scopo – valorizzare la consultazione, oltre che della Conferenza Stato-Regioni, anche dell'UPI e dell'ANCI, in ragione dei ruoli che rivestono e della titolarità di percorsi stradali di rilevante importanza strategica relativamente agli obiettivi che il Piano si prefigge;
- b) valuti il Governo di investire maggiori risorse nel rinnovamento delle flotte di veicoli che svolgono servizio pubblico, automobilistico e ferroviario in modo da garantire maggiori frequenze e estensione temporale e geografica del servizio;

c) valuti il governo di inserire nel Piano indicazioni – sui distinti fronti del finanziamento agli enti locali, da un lato, e dei provvedimenti amministrativi da parte degli enti proprietari delle strade, dall'altro – volte a riqualificare le periferie e gli ambienti urbani attraverso la prioritaria diffusione di aree pedonali e attraverso interventi di effettiva moderazione della velocità, anche estendendo dal punto di vista temporale e geografico le ZTL e le aree in cui il limite massimo di velocità è pari a 30 chilometri orari, nonché di promuovere in ogni maniera il trasporto plurimodale e il TPL;

d) al fine di garantire la piena e compiuta coerenza con le previsioni del documento EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards « Vision Zero », si raccomanda di approfondire e di modificare gli aspetti che possono apparire come una « colpevolizzazione » degli utenti vulnerabili e una « deresponsabilizzazione » dei conducenti di veicoli a motore. In tale ottica, siano adottate strategie e iniziative d'intensificazione dei controlli sulle strade, con particolare riferimento al rispetto delle regole sui seggiolini per i minori e sulle cinture di sicurezza;

e) con riferimento ai servizi di soccorso, è da considerare la possibilità di ridurre quanto più possibile i tempi di intervento sul luogo dei sinistri, anche attraverso l'attenta analisi dei luoghi presso i quali più frequentemente si manifestano incidenti, nonché mirati interventi manutentivi volti a migliorare la sicurezza della circolazione;

f) valuti il Governo i positivi benefici derivanti dall'incentivazione della formazione intesa come riqualificazione professionale di esaminatori e di istruttori e come costante abilitazione dei conducenti. A tal proposito, la conseguente valutazione per il perseguimento dell'obiettivo potrebbe comprendere anche:

1) la possibile rivisitazione della durata della formazione obbligatoria dei conducenti ed in essa la nuova previsione di un mirato approfondimento sulla percezione del rischio, dell'uso di alcool e droghe, dei telefoni cellulari ed i loro effetti sulla guida, le responsabilità civili e penali legate alla circolazione stradale, sui comportamenti nella guida dei veicoli a due ruote, specie se condotti da minori e sulle capacità di gestire il veicolo in condizioni di guida critiche o di emergenza;

2) l'opportunità di un eventuale ripensamento del sistema di qualificazione delle figure destinate alla guida dei mezzi pesanti nell'ottica di una valorizzazione del percorso formativo e, anche in ragione della carenza di personale che caratterizza la categoria, l'analisi riguardante i costi della formazione;

g) svolga il Governo anche una riflessione critica sulla segnaletica stradale, spesso obsoleta, a volte confusa e/o posizionata in maniera non pienamente utile allo scopo. Occorre una maggiore capillarità laddove sia davvero utile nonché il rinnovamento dei segnali installati particolarmente datati nel tempo. Analoga riflessione sia svolta anche ai fini dell'installazione delle barriere di sicurezza: l'ente gestore assicuri che le stesse siano correttamente installate prendendo a riferimento anche norme tecniche di recente pubblicazione (ad es. UNI-TR 11785, « Documento tecnico di supporto per la redazione del manuale di installazione dei dispositivi di ritenuta stradali »);

h) con riguardo alla formazione, si consiglia di prevedere percorsi specifici dedicati al personale tecnico operante negli enti locali al fine di una corretta progettazione degli interventi di moderazione del traffico utile a far loro intraprendere le migliori azioni possibili e contemporaneamente evitare il riproporsi di misure mal applicate (ad esempio, percorsi ciclabili poco sicuri);

i) rispetto alla piaga rappresentata dalla guida in stato di ebbrezza, si ritiene doveroso avviare un percorso di analisi a supporto dell'innovazione tecnologica in grado di stimolare eventuali modifiche delle caratteristiche dei veicoli al fine di prevenire l'accensione del veicolo, come, ad esempio, emerge dal disegno di legge d'iniziativa del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro;

l) occorre una riflessione concludente sulla fattibilità di prevedere nelle scuole, di ogni ordine e grado, l'insegnamento dell'educazione stradale allo scopo di favorire il percorso culturale necessario a responsabilizzare i futuri utenti della strada, anche mediante lo strumento recentemente reintrodotta della materia « Educazione civica ». Inoltre, andrebbero indirizzati specifici finanziamenti volti a retribuire la figura dei « Mobility manager » (scolastici e aziendali), al fine di rendere maggiormente operativo tale ruolo che ad oggi viene relegato al personale docente (o ad esclusivo carico delle aziende);

m) si dovrebbe procedere con celerità all'istituzione di un Osservatorio nazionale sulla sicurezza stradale, quale centro indipendente di ricerca e di raccolta dei dati sul traffico e sui sinistri stradali, similmente a quanto avviene, per esempio, in Olanda e in Belgio, il quale si ponga come interlocutore autorevole e privilegiato sia del Governo e delle Amministrazioni pubbliche, sia della generalità degli utenti della strada sui temi della sicurezza e dell'innovazione nella mobilità;

n) dal punto di vista della prevenzione/ repressione del fenomeno maggiormente diffuso (15 per cento) che provoca incidentalità, quale l'uso improprio durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, appare utile un percorso informativo inerente l'innovazione tecnologica volto a ridurre/eliminare l'utilizzo manuale di dispositivi mobili durante la guida e si ritiene altresì utile per i conducenti per i quali si manifestano caratteri di recidività che la previsione della sanzione della sospensione della patente di guida si applichi in ogni tempo, superando il termine temporale del biennio stabilito dall'articolo 173, comma 3-bis, del codice della strada;

o) con specifico riferimento al punto 5.1.1 – Linee strategiche specifiche per bambini – si valuti un più ampio coinvolgimento delle Polizie locali per l'educazione e la formazione dei bambini, anche in ragione delle competenze maturate e dei compiti svolti in casi di incidenti nei centri abitati. Parallelamente alla formazione in tenera età dei futuri utenti della strada, si rende necessario ribadire la necessità di operare al fine di avere strade a misura di bambino, zone 30 e percorsi sicuri casa-scuola-casa, non dimenticando che atti di « violenza stradale » a scapito dell'utenza più vulnerabile avvengono soprattutto sulle strisce pedonali e nelle aree intorno alle scuole;

p) con specifico riferimento al punto 5.1.2 – Linee strategiche per 2 ruote a motore – va valutata, nell'ambito delle linee strategiche specifiche:

1) la sensibilizzazione anche degli enti realizzatori di strade e collegamenti viari relativamente all'utilizzo di materiali maggiormente performanti, alla reale necessità di installare dissuasori, in rapporto alle condizioni dei luoghi interessati e, qualora necessari, ben visibili, segnalati e di altezza contenuta al fine di evitare rischi di caduta, nonché alla regolare manutenzione stradale per evitare buche e smottamenti che possono nuocere alla stabilità dei mezzi a 2 ruote motorizzati;

2) la necessità di dare impulso all'installazione di barriere protettive cd. « salva motociclisti » ove è necessario superando le difficoltà oggettive conseguenti all'emanazione del decreto ministeriale 1° aprile 2019 nonché quelle derivanti dalla scarsità delle risorse finanziarie previste;

q) con specifico riferimento al punto 5.1.4 – Linee strategiche per pedoni – si ritiene opportuno:

1) la valutazione di norme tecniche a tutela della particolare categoria degli operai dei cantieri stradali, tenuto conto dei pericoli cui sono esposti tali lavoratori a causa di condotte di guida pericolose, dovute per lo più alla distrazione e al mancato rispetto dei limiti di velocità;

2) oltre all'illuminazione verticale delle strisce pedonali, l'utilizzo nella segnaletica orizzontale di materiali e vernici antisdrucchiolo per evitare lo scivolamento dei veicoli in transito;

r) con specifico riferimento al punto 5.1.5 – Linee strategiche per utenti over 65 – appare opportuno valutare il possibile e cadenzato (eventualmente in sede di rinnovo della patente) aggiornamento della capacità per i conducenti con età superiore a 65 anni con riguardo sia alle diverse percezioni sia alle sostanziali modifiche tecnologiche intervenute negli anni con riguardo ai veicoli;

s) con specifico riferimento al punto 5.2.4 – Pilastro 4: utenti più sicuri – al numero 18) va considerata l'opportunità e la capillarità della presenza delle Polizie locali. Quindi, si ritiene opportuno integrare l'assunto con il pieno coinvolgimento dei Comuni per favorire l'impegno di queste ulteriori risorse disponibili per il raggiungimento dell'obiettivo posto, anche al fine di ottenere un effetto deterrente per i conducenti che guidano sotto effetto di alcool e droghe o usando in modo improprio il cellulare;

t) al fine di affermare appieno il principio di Safe System, nonché nell'ottica della graduale riduzione dei costi sociali legati all'incidentalità, nell'attesa che l'intero parco automobilistico sia rinnovato con mezzi dotati di sistemi ISA (sistemi di adeguamento intelligente della velocità), occorre valutare opportuni stanziamenti dedicati al controllo e alla moderazione della velocità su strada, emulando le buone pratiche già intraprese da altri Paesi europei volte a una riduzione drastica della velocità nei centri urbani (ad esempio, Parigi, Bruxelles e Madrid stanno adottando politiche volte alla riduzione dei limiti di velocità oppure Oslo ed Helsinki, grazie al limite dei 30 km/h nelle aree urbane, hanno già centrato l'obiettivo « zero vittime »);

u) si valuti, altresì, l'opportunità di porre in essere azioni atte a promuovere, tra i vari enti interessati, progetti anche europei come il « Life safe crossing », il « Life safe » o altri, quali utili strumenti di mitigazione e prevenzione dell'impatto stradale prevalentemente in aree montane e/o aree naturali protette interessate da attraversamenti di strade da parte di animali selvatici;

v) si valuti, infine, l'opportunità di prevedere l'installazione urgente e non più rimandabile di adeguate barriere di protezione lungo i tratti autostradali che attraversano o lambiscono aree naturali protette;

z) siano promosse continue campagne di informazione sui comportamenti scorretti alla guida e di aggiornamento sulle innovazioni normative sull'evoluzione tecnologica delle vetture.

## **5. Il parere favorevole della Commissione Lavori Pubblici del Senato della Repubblica con osservazioni.**

Anche il Senato ha dato parere favorevole, evidenziando le seguenti osservazioni:

- 1) relativamente alla generalità del contesto, si auspica la rivisitazione delle norme, datate nel tempo, in modo da rendere il Codice della strada maggiormente comprensibile e divulgabile con metodologie più efficaci per i cittadini, al fine di ridurre il divario informativo e interpretativo nonché la discrezionalità della pubblica amministrazione;
- 2) al fine di garantire la piena e compiuta coerenza con le previsioni del documento *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"*, si raccomanda di approfondire gli aspetti che possono apparire come una "colpevolizzazione" degli utenti più vulnerabili e una "deresponsabilizzazione" dei conducenti di veicoli a motore;
- 3) con riguardo al punto 1.3 - Fasi e tempi - appare opportuna la consultazione, oltre che della Conferenza Stato-Regioni, anche quella dell'UPI e dell'ANCI, in ragione dei ruoli che rivestono e della titolarità di percorsi stradali di rilevante importanza e strategicità relativamente agli obiettivi che il Piano si prefigge;
- 4) con riferimento agli obiettivi di cui al punto 4, anche l'Italia si pone come obiettivo generale quello di dimezzare il numero delle vittime sulla strada entro il 2030, rispetto ai valori medi registrati nel triennio 2017-2019;
- 5) con riferimento alle Linee strategiche di cui al punto 5:
  - a) con riferimento ai servizi di soccorso, è da considerare la possibilità di ridurre quanto più possibile i tempi di intervento sul luogo dei sinistri, anche attraverso l'attenta analisi dei luoghi presso i quali più frequentemente si manifestano incidenti, nonché mirati interventi manutentivi volti a migliorare la sicurezza della circolazione;
  - b) occorre un investimento ideale e fattivo sul fattore umano. In questa direzione appare più che opportuno valutare i positivi benefici derivanti dall'incentivazione della formazione intesa come riqualificazione professionale di esaminatori e di istruttori e come costante abilitazione dei conducenti. A tal proposito, la conseguente valutazione per il perseguimento dell'obiettivo potrebbe comprendere anche:
    1. la possibile rivisitazione della durata della formazione obbligatoria dei conducenti ed in essa la nuova previsione di un mirato approfondimento sulla percezione del rischio, dell'uso di alcool e droghe, dei telefoni cellulari ed i loro effetti sulla guida, le responsabilità civili e penali legate alla

circolazione stradale, sui comportamenti nella guida dei veicoli a due ruote, specie se condotti da minori e sulle capacità di gestire il veicolo in condizioni di guida critiche o di emergenza;

2. l'opportunità di un eventuale ripensamento del sistema di qualificazione delle figure destinate alla guida dei mezzi pesanti nell'ottica di una valorizzazione del percorso formativo e, anche in ragione della carenza di personale che caratterizza la categoria, l'analisi riguardante i costi della formazione;

c) appare opportuna anche una riflessione critica sulla segnaletica stradale, spesso obsoleta, a volte confusa e/o posizionata in maniera non pienamente utile allo scopo. Occorre una maggiore capillarità laddove sia davvero utile nonché il rinnovamento dei segnali installati particolarmente datati nel tempo;

d) è strategico il ruolo degli enti locali in fase di redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS). La consultazione di cui al punto 1.3 - Fasi e tempi - sia l'occasione per sensibilizzare sulla necessità di integrare le scelte strategiche delle pianificazioni in parola con le previsioni del PNSS 2030, in particolare per le categorie di cui alle Linee strategiche specifiche;

e) con riguardo alla formazione, si consiglia di prevedere percorsi specifici dedicati al personale tecnico operante negli enti locali al fine di una corretta progettazione degli interventi di moderazione del traffico utile a far loro intraprendere le migliori azioni possibili e contemporaneamente evitare il riproporsi di misure mal applicate (ad esempio, percorsi ciclabili poco sicuri);

f) rispetto alla piaga rappresentata dalla guida in stato di ebbrezza, si ritiene doveroso avviare un percorso di analisi a supporto dell'innovazione tecnologica in grado di stimolare eventuali modifiche delle caratteristiche dei veicoli al fine di prevenire l'accensione del veicolo, come, ad esempio, emerge dal disegno di legge d'iniziativa del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro;

g) occorre una riflessione concludente sulla fattibilità di prevedere nelle scuole l'insegnamento dell'educazione stradale allo scopo di favorire il percorso culturale necessario a responsabilizzare i futuri conducenti di veicoli, anche mediante lo strumento recentemente reintrodotta della materia di "Educazione Civica". Inoltre, andrebbero indirizzati specifici finanziamenti volti a retribuire la figura dei "*Mobility manager*" scolastici (ma anche aziendali), al fine di rendere maggiormente operativo tale ruolo che ad oggi viene relegato al personale docente (o ad esclusivo carico delle aziende);

h) dal punto di vista della prevenzione/repressione del fenomeno maggiormente diffuso (15 per cento) che provoca incidentalità, quale l'uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, appare utile un percorso informativo inerente l'innovazione tecnologica volto a ridurre/eliminare l'utilizzo manuale di dispositivi mobili durante la guida e si ritiene altresì utile per i conducenti per i quali si manifestano caratteri di recidività che la previsione della sanzione della sospensione

della patente di guida si applichi in ogni tempo, superando il termine temporale del biennio stabilito dall'articolo 173, comma 3-

*bis*, del Codice della strada;

6) con specifico riferimento al punto 5.1.1 - Linee strategiche specifiche per bambini - valutare un più ampio coinvolgimento delle Polizie locali per l'educazione e la formazione dei bambini, anche in ragione delle competenze maturate e dei compiti svolti in casi di incidenti nei centri abitati. Parallelamente alla formazione in tenera età dei futuri utenti della strada, si rende necessario ribadire la necessità di operare al fine di avere strade a misura di bambino, zone 30 e percorsi sicuri casa-scuola-casa, non dimenticando che atti di "violenza stradale" a scapito dell'utenza più vulnerabile avvengono soprattutto sulle strisce pedonali e nelle aree intorno alle scuole;

7) con specifico riferimento al punto 5.1.2 - Linee strategiche per 2 ruote a motore - va valutata, nell'ambito delle linee strategiche specifiche:

a) la sensibilizzazione anche degli enti realizzatori di strade e collegamenti viari relativamente all'utilizzo di materiali maggiormente performanti, alla reale necessità di installare dissuasori, in rapporto alle condizioni dei luoghi interessati e, qualora necessari, ben visibili, segnalati e di altezza contenuta al fine di evitare rischi di caduta, nonché alla regolare manutenzione stradale per evitare buche e smottamenti che possono nuocere alla stabilità dei mezzi a 2 ruote motorizzati;

b) la necessità di dare impulso all'installazione di barriere protettive cd. "salva motociclisti" ove è necessario superando le difficoltà oggettive conseguenti all'emanazione del decreto ministeriale 1° aprile 2019 nonché quelle derivanti dalla scarsità delle risorse finanziarie previste;

8) con specifico riferimento al punto 5.1.3 - Linee strategiche per ciclisti - va valutata:

a) la pericolosa promiscuità tra strade di scorrimento del traffico e ciclovie ricavate dal ridimensionamento delle medesime, spesso senza l'installazione di barriere fisiche. A tal fine si ritiene opportuno preferire ciclovie in sede propria e/o comunque protette al fine di limitare, ovvero azzerare, danni accidentali agli utenti vulnerabili della strada;

b) la maggiore responsabilizzazione - anche incentivata - per l'acquisto da parte di ciclisti e motociclisti di idoneo abbigliamento di protezione passiva;

9) con specifico riferimento al punto 5.1.4 - Linee strategiche per pedoni - si ritiene opportuno:

a) la valutazione di norme tecniche a tutela della particolare categoria degli operai dei cantieri stradali, tenuto conto dei pericoli cui sono esposti tali lavoratori a causa di condotte di guida pericolose, dovute per lo più alla distrazione e al mancato rispetto dei limiti di velocità;

b) affrontare la possibilità di istituire, presso gli incroci semaforici, un tempo dedicato al solo transito dei pedoni sulle strisce pedonali, evitando così i passaggi consentiti misti nel caso di semaforo verde per i pedoni e semaforo verde per le auto con identica direzione/corrente di traffico;

c) oltre all'illuminazione verticale delle strisce pedonali, l'utilizzo nella segnaletica orizzontale di materiali e vernici antisdrucchiolo per evitare lo scivolamento dei veicoli in transito;



10) con specifico riferimento al punto 5.1.5 - Linee strategiche per utenti over 65 - appare opportuno valutare il possibile e cadenzato (eventualmente in sede di rinnovo della patente) aggiornamento della capacità per i conducenti con età superiore a 65 anni con riguardo sia alle diverse percezioni sia alle sostanziali modifiche tecnologiche intervenute negli anni con riguardo ai veicoli;

11) con specifico riferimento al punto 5.2.4 - Pilastro 4: utenti più sicuri - al numero 18) va considerata l'opportunità e la capillarità della presenza delle Polizie locali. Quindi, si ritiene opportuno integrare l'assunto con il pieno coinvolgimento dei Comuni per favorire l'impegno di queste ulteriori risorse disponibili per il raggiungimento dell'obiettivo posto, anche al fine di ottenere un effetto deterrente per i conducenti che guidano sotto effetto di alcool e droghe;

12) relativamente al punto 6.3 - Procedure di monitoraggio - può essere valutata la possibilità di estendere i meccanismi di premialità anche ai risultati ottenuti in termini di riduzione di morti, feriti ed incidenti;

13) al fine di affermare appieno il principio di *Safe System*, nonché nell'ottica della graduale riduzione dei costi sociali legati all'incidentalità, nell'attesa che l'intero parco automobilistico sia rinnovato con mezzi dotati di sistemi ISA (sistemi di adeguamento intelligente della velocità), occorre valutare opportuni stanziamenti dedicati al controllo e alla moderazione della velocità su strada, emulando le buone pratiche già intraprese da altri Paesi europei volte a una riduzione drastica della velocità nei centri urbani (ad esempio, Parigi, Bruxelles e Madrid stanno adottando politiche volte alla riduzione dei limiti di velocità oppure Oslo ed Helsinki, grazie al limite dei 30 km/h nelle aree urbane, hanno già centrato l'obiettivo "zero vittime");

14) si valuti, altresì, l'opportunità di porre in essere azioni atte a promuovere, tra i vari enti interessati, progetti anche europei come il "*Life safe crossing*", il "*Life safe*" o altri, quali utili strumenti di mitigazione e prevenzione dell'impatto stradale prevalentemente in aree montane e/o aree naturali protette interessate da attraversamenti di strade da parte di animali selvatici;

15) si valuti, infine, l'opportunità di prevedere l'installazione urgente e non più rimandabile di adeguate barriere di protezione lungo i tratti autostradali che attraversano o lambiscono aree naturali protette.

Forlì, 20 dicembre 2021